

Kurzfassung

Im Rahmen eines Pilotprojekts für die Baumaßnahme 35354 im Raum Hagen–Köln, wurde durch die Aufgabenträger entschieden, ein Schienenersatzverkehrskonzept mit vier Linien mit unterschiedlichen Feinerschließungen und Taktungen für die zukünftigen Großkorridorbaumaßnahmen zu testen. Dieses Konzept überschritt deutlich die üblichen Anforderungen und Kapazitäten an einen Schienenersatzverkehr.

Ziel der Arbeit ist es, mithilfe einer quantitativen Beobachtung, Aussagen über die Effektivität des für die Baumaßnahme 35292 aufgestellten Schienenersatzverkehrskonzeptes abzuleiten. Aus diesen Erkenntnissen sollen anschließend Empfehlungen für zukünftige Schienenersatzverkehre, insbesondere für die Großkorridorbaustellen im Jahr 2026, entwickelt werden.

Zu Beginn werden u. a. mithilfe einer Literaturrecherche theoretische Grundlagen beleuchtet, das heißt, welchen Anforderungen ein Schienenersatzverkehr verkehrsvertraglich unterliegt, welche Bedeutung Schienenersatzverkehr im SPNV und für das Eisenbahnverkehrsunternehmen National Express spielt, sowie die Aufteilung der Finanzierung des Schienenersatzverkehrs. Im Zuge dieser Ausarbeitung wurde der gestellte Schienenersatzverkehr mithilfe einer durchgeführten Beobachtung bei Mitfahrten in den Fahrzeugen hinsichtlich der Nutzung und Pünktlichkeit beobachtet und bewertet. Weitere Kriterien wie die Ausstattung der Haltestellen, vorliegende Informationen für die Fahrgäste und Anschlusssicherheiten wurden ebenfalls dokumentiert.

Die Arbeit kommt zu dem Ergebnis, dass das entwickelte Konzept mit den unterschiedlichen Linien eine sinnvolle Maßnahme ist und die Durchführung gut funktioniert hat. Dies ergibt sich aus den guten Pünktlichkeitsquoten und der Taktung.

Dennoch hat sowohl die Beobachtung als auch die Erfassung der Busauslastung durch die Busfahrer:innen gezeigt, dass der Schienenersatzverkehr nur von sehr wenigen Fahrgästen in Anspruch genommen wird und die Busauslastung über alle Fahrten sehr gering war.

Darüber hinaus, konnte festgehalten werden, dass die Ausstattung der Haltestellen den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen folgt und die Informationen vor Ort ausreichen und übersichtlich sind.

Basierend aus den analysierten Daten und Ergebnissen, werden Handlungsempfehlungen für zukünftig Schienenersatzverkehrskonzepte formuliert, welche den Schienenersatzverkehr attraktiver für Fahrgäste machen soll, um die Nutzung und die damit einhergehend die Effektivität dieser steigern soll.

Abstract

As part of a pilot project for the 35354 construction project in the Hagen-Cologne area, the public transport authority decided to test a rail replacement service concept with four lines with different fine-tuning and intervals for the future major corridor construction measures. This concept clearly exceeded the usual requirements and capacities for rail replacement services.

The aim of the work is to use quantitative observation to derive statements about the effectiveness of the rail replacement service concept set up for the 35292 construction measure. These findings will then be used to develop recommendations for future rail replacement services, in particular for the major corridor construction sites in 2026.

To begin with, a literature review is used to shed light on the theoretical principles, i.e. the requirements that rail replacement services are subject to in terms of transport contracts, the importance of rail replacement services in regional rail transport and for the rail transport company National Express, as well as the distribution of funding for rail replacement services. In the course of this elaboration, the rail replacement service provided was observed and evaluated with the help of an observation carried out during rides in the vehicles with regard to use and punctuality. Other criteria such as the equipment of the stops, information available to passengers and connection safety were also documented.

The study comes to the conclusion that the concept developed with the different lines is a sensible measure and that the implementation has worked well. This can be seen from the good punctuality rates and the frequency.

Nevertheless, both the observation and the recording of bus utilization by the bus drivers showed that the rail replacement service was only used by very few passengers and that bus utilization was very low across all journeys.

In addition, it was found that the equipment at the bus stops follows the recommendations for local public transport facilities of the Road and Transportation Research Association and that the information on site is sufficient and clear.

Based on the analysed data and results, recommendations for future rail replacement transport concepts are formulated, which should make rail replacement transport more attractive for passengers in order to increase its use and thus its effectiveness.